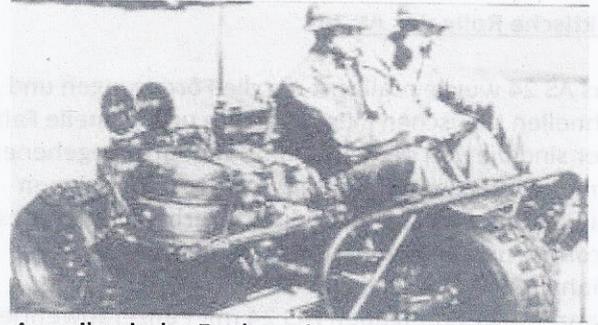


Die nächsten die das Fahrzeug getestet haben waren die Amerikaner. Die Erprobung fand in Fort Bragg, North Carolina, vom 19 August bis zum 30 März statt. Sie wurde vom "Test- und Ausrüstungskommando" durchgeführt.

Sie testeten alles um zu sehen ob das AS 24 für den Vietnamkrieg geeignet war. Die Tests entsprachen halbwegs den sehr speziellen Ansprüchen der Amerikaner (siehe Kasten). 1965 sind verschiedene lateinamerikanische Länder an der Reihe, das AS 24 zu testen.

Deutschland für seinen Teil hatte schon die Möglichkeit die Maschine im Zuge einer NATO-Vorführung Anfang der 60er Jahre zu sehen.



Amerikanische Funkversion

Textauszug aus einem Vertraulichen US Bericht

Erhaltene Eindrücke:

a.) Mobilität :erstaunliche Kletterfähigkeiten, sogar mit drei Männern und ihren Waffen. Offensichtlich unfähig umzukippen, wird dieses Fahrzeug wirklich gut mit weichem Sand fertig. Die Fähigkeit holperiges Gelände zu überwinden und gleichzeitig verschiedenen Hindernisse auszuweichen Überrascht.

b.) Stärken: es scheint sehr zweckmäßig zu sein großes Interesse an der Luftverlastbarkeit dieses Fahrzeugs zu zeigen.

Die Möglichkeit 2 oder 3 Fahrzeuge des Typs AS 24 statt 1 Jeep abzuwerfen bietet eine Interessante Studie aus lögistischer Sicht.

c.) UW/CI* : das AS wäre ein Fortschritt im Vergleich zum Jeep im täglichem Gebrauch.

*Unconventional Warfare/Counter Intelligence

Das Schicksal des AS 24

Nur Belgien und Peru haben einen Auftrag über 400 Exemplare abgeschlossen, von denen 300 an Belgien gingen. Die anderen wurden für einen geringeren Preis an die Länder verkauft die sie getestet hatten. Der größte Verkaufsmißerfolg war der auf dem amerikanischen Markt. Die Absage durch den FN-Handelsvertreter, das AS 24 auf dem amerikanischen Kontinent herzustellen, war hierfür der Grund.

Während der Krise von Stanleyville, wo es eine wichtig Rolle spielte, machte das AS 24 leider nicht mehr viel von sich reden.

Serge Kelecom zufolge gab es zwei Gründe dafür:

Erstens: Zu wenige Verbesserungswünsche wurden ihm mitgeteilt, um daraus ein Fahrzeug zu entwickeln das allen Ansprüchen genügt hätte. Dazu hat der zu hoher Preis des Fahrzeugs seine Verbreitung verhindert.

Zweitens: Die heutigen Luftlandoperationen sind umfangreicher als in den vergangenen Jahrzehnten. Man kann heute viel schwerere Fahrzeuge per Fallschirm absetzen, z.B. Radpanzer einige Meter über den Boden mit der C130 Hercules.

In diesem Zusammenhang ist die Zweckmäßigkeit eines Fahrzeugs vom Typ AS 24 sehr gering, auch wenn man es noch 1978 in Kolwezi, Zaire (heute DemRep. Kongo) bei einer Französischen Luftlandeoperation sehen konnte.

Hier endet also das leider viel zu kurze Portrait und der Lebenslauf dieses kleinen Geräts.

Was sagt man daher diesbezüglich dazu, daß sich nur die BRD für eine Produktionslizenz und für Restteile des AS-24 Interessierte, es aber Spanien war, das zuletzt ein reales Interesse geäußert hat für "das Biest".

Ein nichtexklusiver Vertrag wurde im September 1980 mit der FAEX unterschrieben, um AS 24 für die Fallschirmjäger zu produzieren, aber wohl auch für den zivilen Bereich.

Das Problem war daß man keinen geeigneten Zweizylinder-Viertakter gefunden hatte, welcher merklich die Fahrleistungen des kleinen Geräts verbessert hätte.

HENRY de FRAHAN



Essai d'héli-portage par l'US Army.